

主要地方道 きしわだこうとのほら 岸和田港塔原線
道路・鉄道立体交差事業
〔岸和田市〕

【再々評価】

（再評価実施後5年間を経過した時点で継続中）

対応方針（原案）（評価調書の修正）

6. 対応方針（原案）

（修正前）

<判断の理由>

- ・ 平成29年秋に全線高架化の予定である。
- ・ 鉄道の高架化に合わせて府道を拡幅することにより、円滑な交通の流れの確保や環境改善に寄与することができる。



（修正後）

<判断の理由>

- ・ 鉄道の高架化に合わせて府道を拡幅することにより、円滑な交通の流れの確保や環境改善に寄与することができる。
- ・ 平成29年秋に全線高架化の予定である。

一般府道 とよのいけだ 豊能池田線（ふしお 伏尾バイパス）
道路改良事業
〔池田市〕

【再々評価】

（再々評価実施後5年間を経過した時点で継続中）

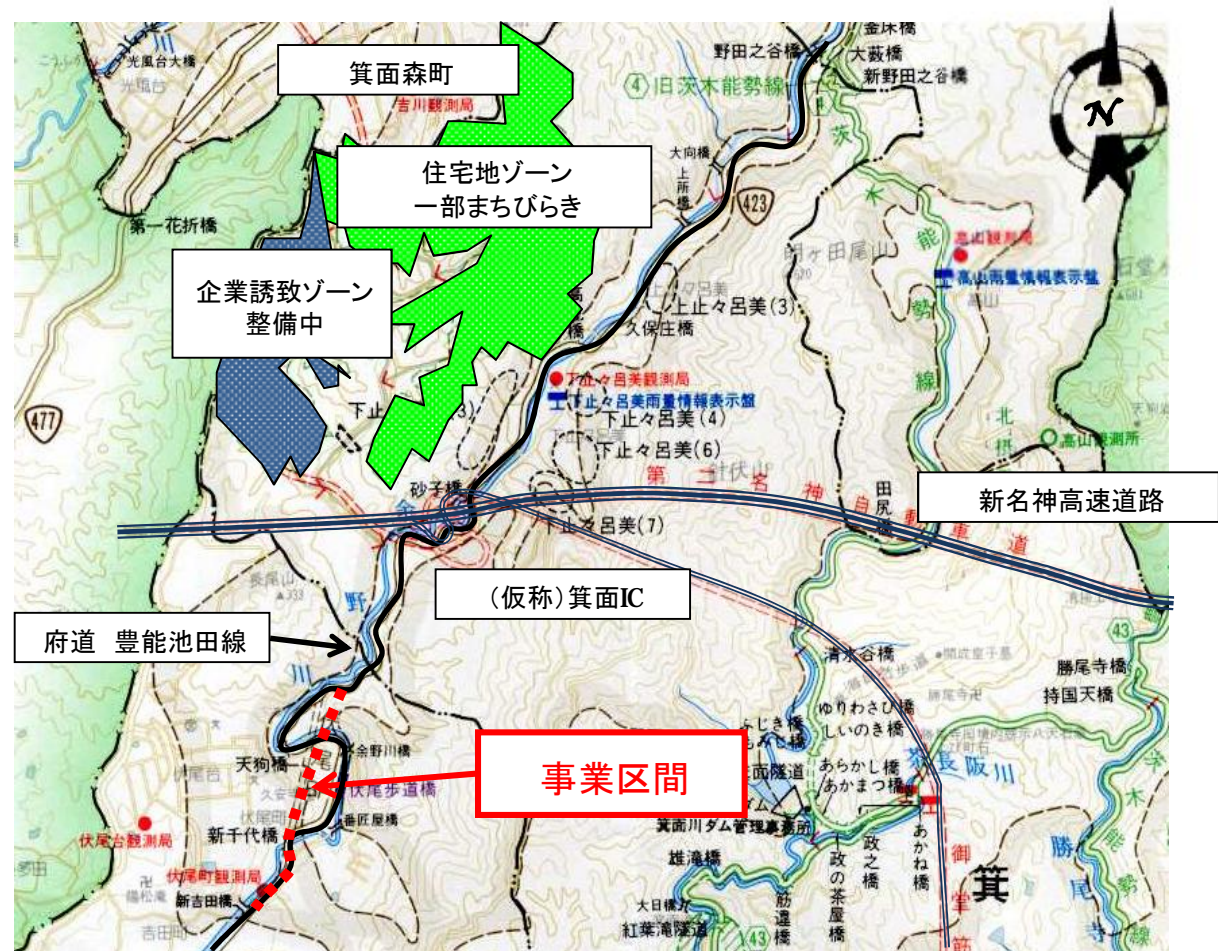
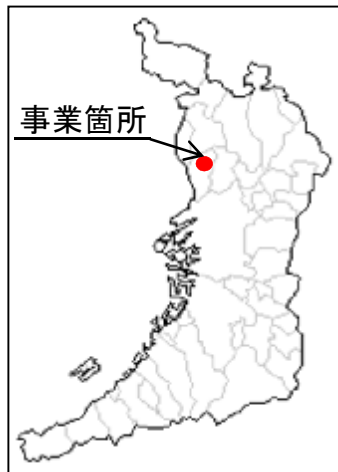
1. 事業目的

■事業目的

本路線は、大阪府北部の豊能郡と池田市中心部を結ぶ幹線道路である。

当該区間は、道路線形が悪く、大型車交通も多いことや、土砂災害の影響を受けやすい区間となっていることから、本事業により、現道のバイパス機能を確保し、交通の円滑化や歩行者等の安全確保を目的としている。

■事業概要図

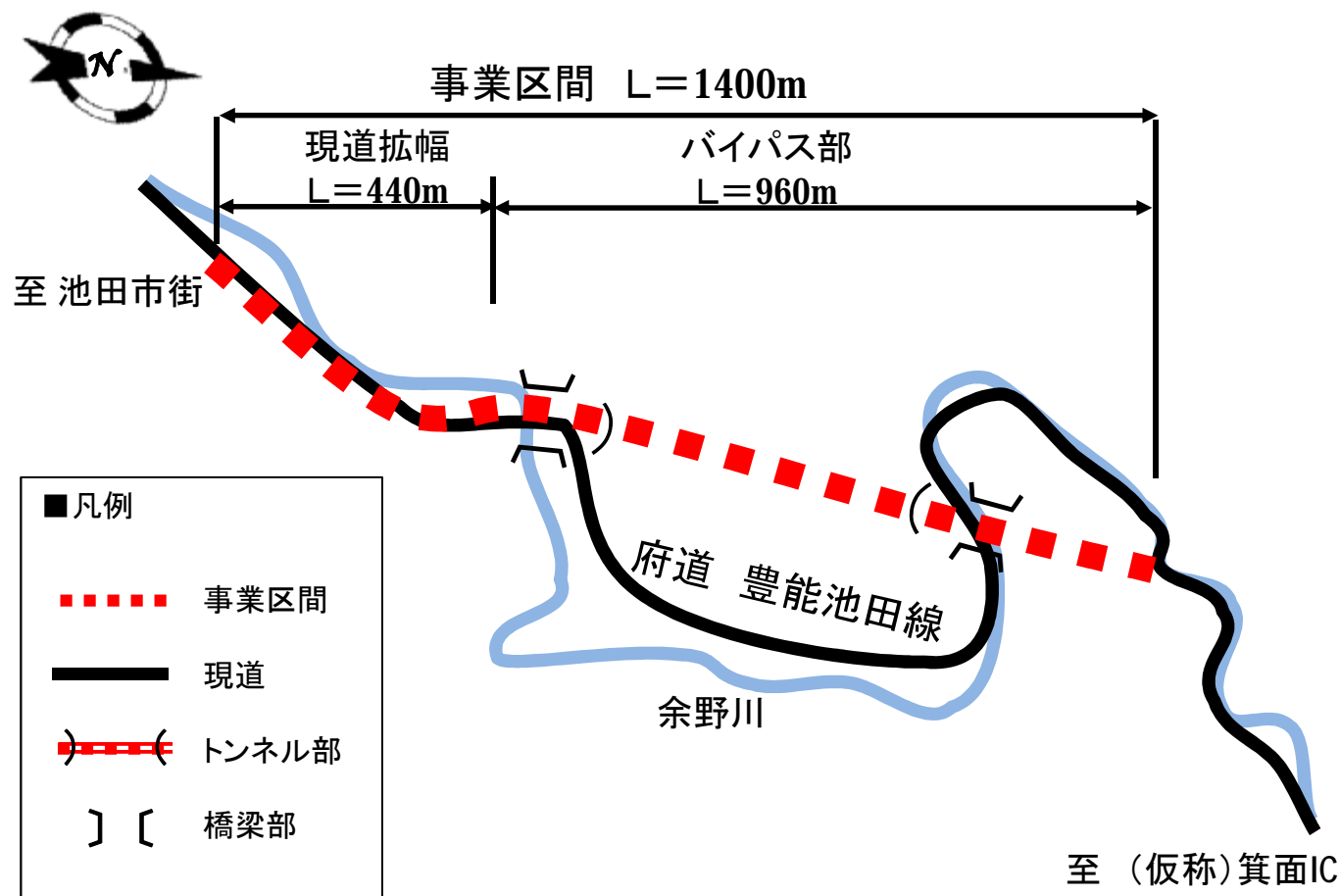


2. 事業概要

■事業概要図

○進捗状況

◆全体 32%(18.1億円/57.0億円)
用地 82%(9.0億円/11.0億円)
工事 20%(9.1億円/46.0億円)



2. 事業概要

<経緯> 財政再建プログラム（H20.6）にて休止
（大阪府都市整備中期計画（H24.3策定、H28.3改訂）においても休止）

<現状>

- 事業の緊急性の低下
 - ・交通量の減少（H17～H27交通センサス）
 - ・大型車混入率の減少（H17～H27交通センサス）
 - ・事故件数の減少（大阪府警提供データ）
 - ・現道の安全性の改善（防災工事等の実施）
- 事業費大、効果発現まで時間を要する。

<将来の見込み>

- 交通量変動の可能性
 - ・新名神高速道路の供用
 - ・箕面森町（企業誘致ゾーン）の土地引渡し

<対応方針（案）>

現時点では、事業再開・中止の判断は困難 ⇒ 休止継続

※今後、交通状況の変化を踏まえ、事業実施の判断を見極める必要がある。また、判断に向け、事業費のコスト縮減や、早期効果発現について、代替案（現道拡幅等）との比較も含め検討を行っていく。

3. 経緯

■ 財政再建プログラム（案） 抜粋（H20.6策定）

○ 建設事業⇒原則 2 割程度（一般財源ベース）の縮減

○ 道路整備は 2 本柱で事業を推進

1. 大阪の再生・活力ある大阪を実現するための道路整備

2. 快適・安心・安全な暮らしを実現するための道路整備

骨太

府民密着

財政再建プログラムによる事業費カットにより、道路整備すべて行うことは困難

重点化イメージ

骨太

府民密着

- 大阪の骨格を形成する道路整備
- 開かずの踏切対策など渋滞対策

- 地域課題解決の道路整備
〔狹隘区間の解消など〕

第二京阪・大和川線関連

早期概成可能

残事業費が大
用地買収難航
など長期を要するもの

優先整備

最優先

ペースダウン

着実に整備

一時休止

3. 経緯

■大阪府都市整備中期計画（案）抜粋（H24.3策定）①

○建設事業の重点化方針

◇即効性、実現性を重視『さらなる選択と集中』

“物流の効率化”や“広域連携の強化”、“安全・安心の確保”、“早期に効果発現が可能である”などの観点から、選択と集中により重点化

○今後の道路投資の基本的考え方

(1) 第1ステージ 大規模継続事業にメド (H23～H32)

「国際競争力を高めるための物流・産業活動を支える都市の戦略インフラが概成」

・大和川線、新名神アクセス、府県間道路、連立事業など

(2) 第2ステージ 成長の定着と安全・安心の充実 (H33～H42)

「戦略インフラの効果を府域に定着させる」

・広域幹線道路ネットワークの更なる整備推進、連立事業など

(3) 第3ステージ 大量更新時代への移行 (H42～)

「府民に密着した道路の質の向上と大規模更新事業をスタート」

・現道拡幅事業などネットワークの総仕上げ、戦略的維持管理に加え、幹線道路の橋梁架け替え

⇒大量更新時代に向け投資をシフト

3. 経緯

■大阪府都市整備中期計画（案）抜粋（H24.3策定）②

≪当面10カ年における道路・街路事業の休止路線再開の考え方≫

【対象路線】H20財政再建プログラム（案）の影響により一時休止した路線

①整備必要性の増大

- 例) ・大規模関連事業の事業化
・周辺交通状況の変化による、流入交通量増加
・買取申出対応等による沿道状況の変化

②事業費の縮減

- 例) ・区間や幅員の見直しによる全体事業費の減
・局所改良による代替

①②の条件ともに満たす

Yes

早期効果発現が可能な（コストが比較的少ない）
もので、地元合意が得られる

Yes

再 開

No

No

休止継続

3. 経緯

<参考> 前回 (H24) 事業評価審議会 資料 (抜粋)

番号	路線名	主な事業内容	財プロ(H20.6策定) の位置付け	中期計画(H24.3策定) の位置付け	再開・休止の理由	対応方針(原案)
6	春木岸和田線 〔岸和田市〕	バイパス	継続 (着実に実施)	継続	—	事業継続
7	岸和田港塔原線 〔岸和田市〕	立体交差 (JR高架)	継続 (ペースダウン)	継続	—	事業継続
8	本堂高井田線 (青谷バイパス) 〔柏原市〕	バイパス	休止	休止	・現時点未着手。 ・早期効果の目処が立っていない。	休止
9	安満前島線 〔高槻市〕	現道拡幅	休止	再開	・新名神アクセスとなる十三高槻線の工事用道路 ・事業区間縮小によりコスト縮減	事業継続
10	大阪和泉泉南線 (都市計画道路大阪岸和田南海線) 〔熊取町〕	バイパス	休止	再開	・隣接道路供用 ・片側歩道整備によりコスト縮減	事業継続
11	豊能池田線 (伏尾バイパス) 〔池田市〕	バイパス	休止	休止	・残事業費が大きいこと。 ・周辺の開発状況を踏まえ再度計画見直しの必要あり。	休止
12	美原太子線 (粟ヶ池工区) 〔富田林市〕	バイパス	平面道路 継続 鉄道高架 休止	平面道路 継続 鉄道高架 休止	—	事業継続
13	余野茨木線(1工区) 〔茨木市〕	現道拡幅	休止	再開	・彩都中部地区の進展 ・片側歩道整備によりコスト縮減	事業継続
14	国道170号 (西石切立体交差事業) 〔東大阪市〕	立体交差 (アンダーパス)	休止	休止	・暫定平面で事業効果あり。 ・周辺の事業の状況を踏まえ再度計画見直しの必要あり。	休止
15	豊能池田線 (都市計画道路止々呂美吉川線) 〔箕面市〕	バイパス	箕面森町区間 休止 R423重複部 継続	箕面森町区間 休止 R423重複部 継続	—	事業継続

4. 周辺状況

■周辺状況（交通量）

○平成19年5月 箕面グリーンロード供用

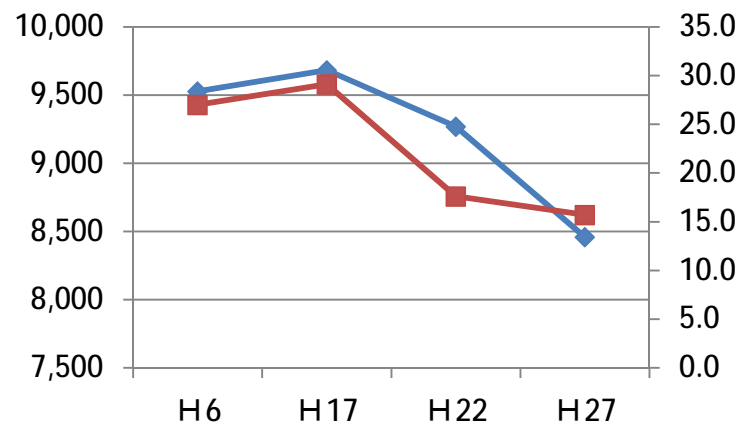
⇒箕面グリーンロード 交通量増・大型混入率増

交通センサス (年度)			H22	H27
交通量 (台/日)			5,307	7,190
大型車 混入率 (%)			13.3	15.4

◆当該路線の大型車混入率は、大阪府内平均交通量における値を下回っているなど、交通の安全性が改善している。

⇒府道豊能池田線 交通量減・大型混入率減

交通センサス (年度)	H 6	H17	H22	H27
交通量 (台/日)	9,527	9,682	9,269	8,459
大型車 混入率 (%)	27.0	29.1	17.6	15.7



(参考) 大阪府内平均交通量における大型車混入率 (%)

18.5 17.8 17.3 19.0

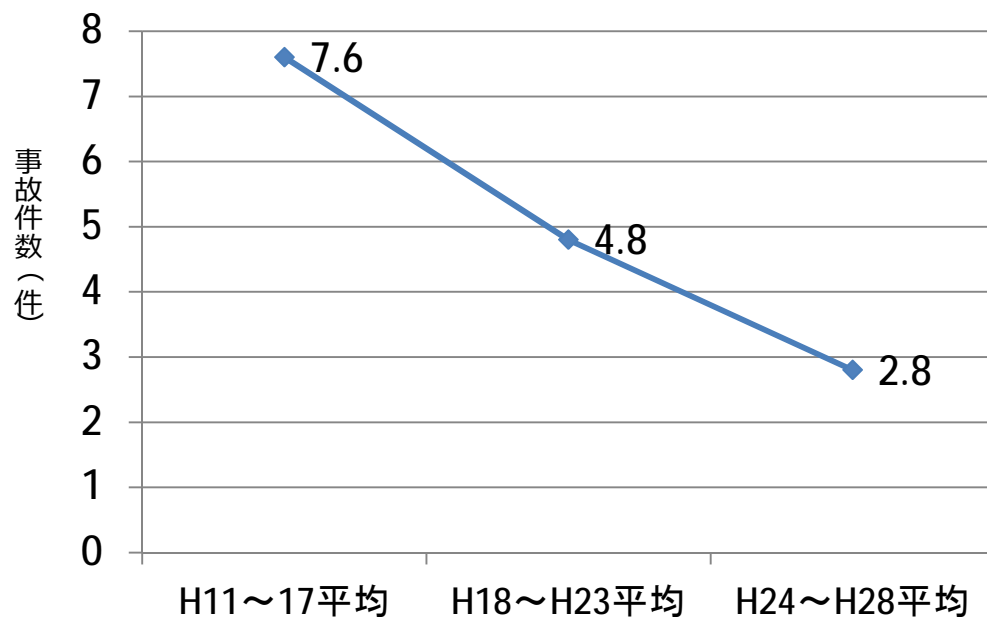
◆交通量(台/日) ■大型車混入率(%)

4. 周辺状況

■ 周辺状況（交通事故件数）

○ 事故件数（大阪府警提供データより）

調査期間	H11～17 (7か年)	H18～H23 (6か年)	H24～H28 (5か年)
交通事故件数	53件	29件	14件
1年あたり平均	7.6件/年	4.8件/年	2.8件/年



◆ 事故件数は減少傾向

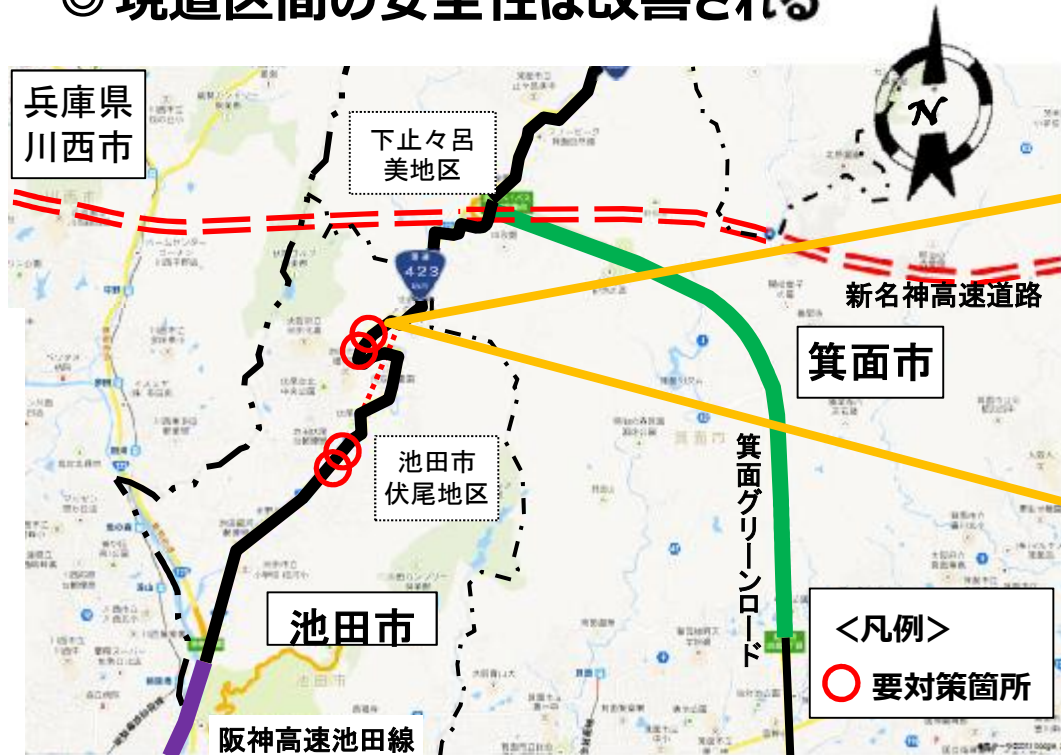
4. 周辺状況

■ 周辺状況（安全対策）

- 現道の法面の要対策箇所については、
防災事業により、防災工事を順次実施中
- 事業区間：要対策箇所 4 箇所
(うち整備中 1 箇所)



◎ 現道区間の安全性は改善される



整備中箇所（対策前）



整備中箇所（対策後）

4. 周辺状況

＜参考＞周辺状況（安全対策）

○安全対策については、最善の工法を検討し、採用している。

（検討案1）

対策工	予防工(崩壊発生源である斜面を直接対策する)
代表工法	急勾配切土工+吹付法枠+抑止工
断面図(概略図)	

4. 周辺状況

■ 周辺状況 (将来) ①

H29年度末 新名神高速道路の供用

大都市間の連携強化 ～慢性化する渋滞～

- 現在、名神・中国道では慢性的な渋滞が発生しています。新名神高速道路が出来ることにより、交通が分散され、渋滞が緩和し、高いサービスレベルの確保が可能となります。



4. 周辺状況

■周辺状況（将来）②

事業採択時（H9）の計画との比較

○事業採択時（H9）

・H12将来交通量予測（H2センサスベース）：10,300台

・大型車混入率：33%

<条件> 新名神高速道路：H19供用開始予定

箕面グリーンロード：H12供用開始予定

箕面森町：H12一部まちびらき予定

○前回資料

・H42将来交通量予測（H17センサスベース）：14,300台

<条件> 新名神高速道路：H28供用開始予定

箕面森町：計画人口16,500人、計画戸数5,000戸

○現時点の土地利用（想定）の見直しによるケーススタディ

・H42将来交通量予測（H17センサスベース）：11,300台

・大型車混入率：23%

<条件> 新名神高速道路：H29供用開始予定

箕面森町：H30企業誘致ゾーン土地引渡し予定

計画人口6,000人 計画戸数1,800戸

企業誘致ゾーン56ha

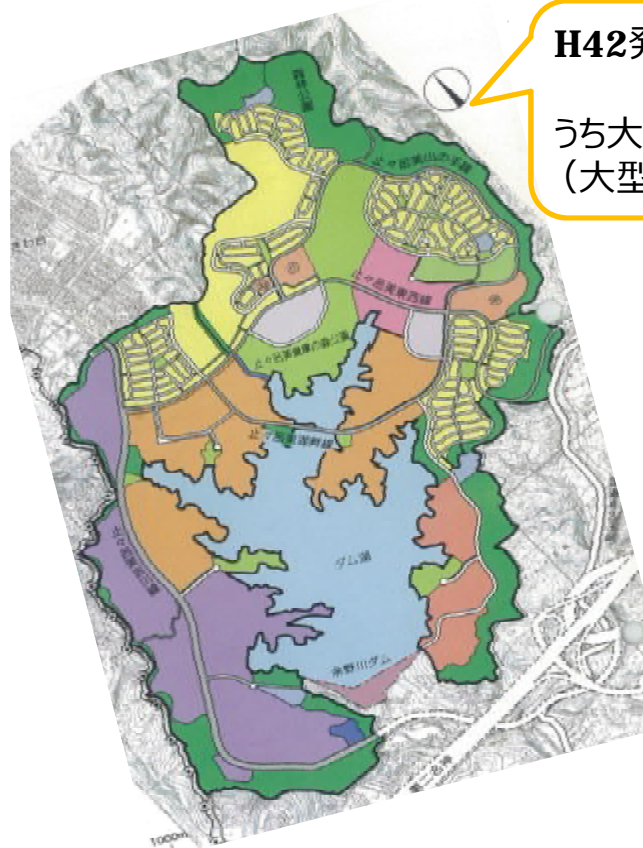
大型車発生交通量700台/日（想定）

4. 周辺状況

- ◆箕面森町については、土地利用計画の見直しにより、計画人口等が縮小されたため、前回の事業評価時点の計画に比べ、将来交通量が減少している。
- ◆企業誘致ゾーンについては、**H30**の土地引渡しを経て、各企業の土地利用計画が判明する見込みであり、今後、具体的な企業立地に伴う交通状況の変化を見極める必要がある。

箕面森町 土地利用イメージ (当初)

箕面森町 土地利用イメージ (現時点)

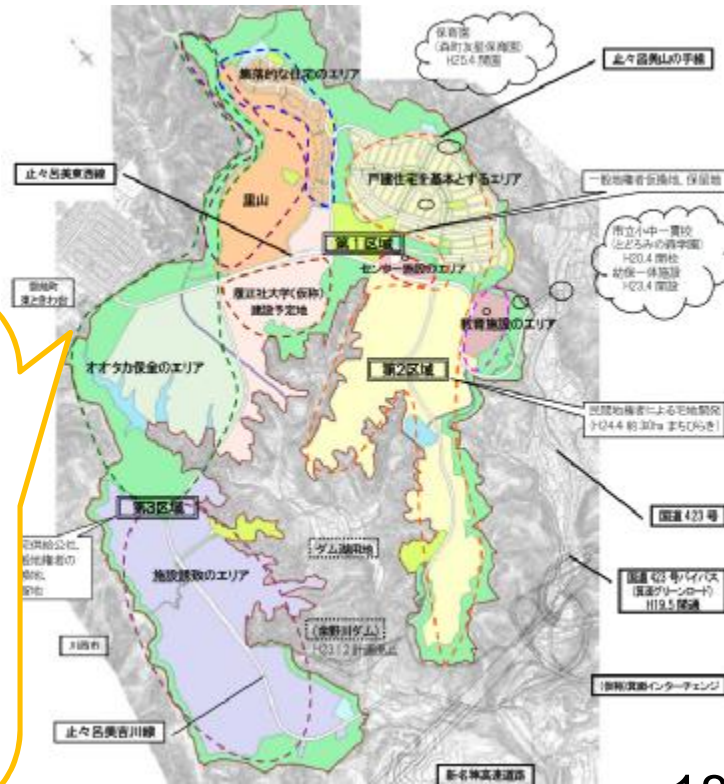


H42発生交通量 (予測)
 : 10,200台/日
 うち大型車 : 2,000台/日
 (大型車混入率20%)

H42発生交通量 (予測)
 : 7,000台/日
 うち大型車 : 1,000台/日
 (大型車混入率14%)

<内訳>

- ◆住宅地ゾーン 4,300台/日
 うち大型車 : 300台/日
- ◆企業誘致ゾーン
 2,700台/日
 うち大型車 : 700台/日



4. 周辺状況

■ 周辺状況（まとめ）

現況の交通量は減少傾向にあるが、将来予測値（**H42**）では、事業採択時（**H9**）と同等の交通量が見込まれるため、次の2点の交通状況を見極める必要がある。

- ◎ **H28**年度の新名神高速道路の橋げた落下事故に伴い、新名神の開通時期が**H29**年度に延期された。今後、新名神高速道路の供用後の交通状況を見極める必要がある。
- ◎ 箕面森町の土地引渡しが**H30**年度末であるため、**H31**年度以降でないと、本事業区間の交通量を明確にすることは困難。
H31年度以降、周辺交通量を検証し、事業実施の判断を見極める必要がある。

5. 対応方針（原案）

○事業休止

<判断の理由>

- ・土砂災害対策として、対策が必要な箇所の防災工事を順次実施しており、また、H19年度の箕面グリーンロード供用後、本事業区間の交通量・大型車混入率ともに減少してきており、事業の緊急性は低下している。
- ・しかし、将来交通量予測（H42）では、事業採択時と同等の交通量が見込まれ、H29年度末の新名神高速道路の供用、H30年度末の箕面森町（企業誘致ゾーン）の土地引渡しによる企業立地に伴う交通状況変動を確認する必要がある。
- ・今後、交通状況の変化を踏まえ、事業実施の判断を見極め、また、判断に向け、事業費のコスト縮減や、早期効果発現について、代替案（現道拡幅等）との比較も含め検討を行っていく。

以上の理由から、事業休止を継続する。